*A mon camarade et ami, le
brillant explorateur du Centre africain*

DE DAKAR A ZINDER

Voyage en Afrique Occidentale

PAR

Le Capitaine LAURENT

de l'Artillerie Coloniale

LORIENT

IMPRIMERIE J. JUMEL, 57, RUE DU PORT, 57

1911

27
385
11
70

H. Frances

DE DAKAR À ZINDER

Voyage en Afrique Occidentale

PAR

Le Capitaine LAURENT

de l'Artillerie Coloniale

DE DAKAR A ZINDER

VOYAGE EN A. O. F.

Un heureux concours de circonstances a voulu que mon dernier séjour colonial, se passât en une longue promenade, qui m'a conduit par Saint-Louis, Kayes, Bamako, Tombouctou, Gao, Say, jusqu'à Zinder,

Je puis donc parler un peu de l'Afrique Occidentale Française. Elle comprend tout un groupe de Colonies.

Le Sénégal, la Mauritanie, le Haut-Sénégal et Niger, la Guinée, la Côte-d'Ivoire, le Dahomey et le Territoire militaire du Niger.

Chacune de ces colonies est administrée par un Lieutenant-Gouverneur (Colonel pour le Territoire militaire et la Mauritanie) qui dispose d'un budget spécial.

Au dessus de tous ces lieutenants-gouverneurs, un Gouverneur général qui centralise leurs efforts, correspond directement avec le Ministre et qui gère les 100 millions de l'emprunt, millions destinés à assurer le développement économique de l'ensemble de toutes les colonies constituant le Gouvernement général de l'A. O. F.

L'A. O. F. touche géographiquement :

1^o Au Gouvernement général de l'Afrique du Nord par le Territoire des Oasis Sahariens, royaume du Colonel Lapérinne.

2^o Au Gouvernement général de l'Afrique Equatoriale Française par le Territoire militaire qui est en communication constante avec le Territoire militaire du Tchad, communications qui dureront tant que ces régions seront administrées par des militaires.

La Capitale administrative de ce vaste pays plus grand que l'Europe est *Dakar*.

Dakar était, il y a seulement 40 ans, un petit village de pêcheurs, en face de l'îlot de *Gorée*, établissement ancien où l'on fit longtemps avec profit la traite des nègres.

On ne parlait pas alors de l'A. O. F., mais seulement de la *Sénégalie*, pays situé entre le *Sénégal* et la *Gambie* et puis des *Rivières du Sud*.

On fait depuis longtemps la traite de la gomme avec les Maures sur le Sénégal. C'était autrefois le privilège des grandes compagnies et nous possédons des relations fort intéressantes de l'un des directeurs *André Brue*, qui séjourna au Sénégal de 1694 à 1702 et de 1714 à 1724.

En 1763, sous le ministère de Choiseul, aussitôt la suppression de la Compagnie des Indes, l'Etat reprend *Gorée*, les Comp-

toirs de la Gambie. La *Revue de Paris* a fait paraître au début de 1910, les lettres charmantes que le Chevalier de Boufflers écrivait de Saint-Louis à une grande dame de la Cour, *Madame de Sabran*, pendant qu'il servait le roi, comme Gouverneur du Sénégal.

Les guerres de la Révolution, celles de l'Empire, usèrent trop de forces pour que notre pays pût songer à une expansion coloniale. La conquête de l'Algérie les absorba pendant 30 ans.

On n'entend parler du Sénégal qu'avec Faidherbe. Il ne fit d'abord qu'assurer la sécurité des rives du fleuve, en installant jusqu'à Bakel, des postes fortifiés, souvent attaqués et qui durent encore.

A partir de 1850, El-Hadjy-Omar, sultan de Ségau, le grand conquérant toucouleur, menace notre domination. Il a promis de venir faire manger l'avoine à son cheval sur l'autel de la cathédrale de Saint-Louis.

Il essaie de mettre son plan à exécution, de jeter les *Roumis*, les chiens d'infidèles à la côte, suivi d'une multitude armée.

Il est arrêté par la résistance héroïque de *Paul Holl*, à Médine, juillet 1857, résistance qui permit à Faidherbe d'arriver à temps pour sauver le poste assiégé.

Nous voilà déjà à Médine, au delà des chutes de Félou, point extrême de la navigation de nos canonnières sur le Sénégal.

Au delà, on sait par les relations de René Caillié, 1824, *Mungo-Park* 1814, Barth 1854, qu'il y a un grand fleuve le *Djoli Ba* ou Niger, avec des populations nombreuses sur ses bords, de grands empires organisés, une ville mystérieuse, *Tombouctou*.

De 1860 à 1875, nos efforts se bornent à étendre notre domination sur les rives du fleuve, à conquérir le Cayer et à envoyer quelques missions Mage, Quintin, reconnaître le Niger.

La conquête du pays entre le Sénégal et le Niger ne commence qu'en 76. Pour faciliter le ravitaillement des colonnes et des postes, la Chambre des Députés vote au budget de 1878, les crédits nécessaires pour installer un chemin de fer et pour organiser des compagnies de conducteurs Sénégalais.

Chaque année à la bonne saison, il y a une expédition. Après *El-Hadjy-Omar*, c'est à son fils Ahmadou que nous avons à faire. Il est expulsé de Ségou en 1883 (*Colonel Archinard*). Après lui il nous faudra poursuivre dans le Sud l'Almany Mahmadou-Ali, puis l'armée de Samory, enfin détruite à Sikasso en 1898 (*Colonel Audéoud*).

C'est le moment des exploits des Borgnie-Desbordes, Frey, Archinard, Galliéni, Audéoud.

Puis, une fois le Niger atteint, le poste de Bamakou créé (*Capitaine Ruault*), l'expansion dans la bouche, le long du Niger continue sans bruit, avec les colonels Péroz, Guigandon, Monteil, Bonnier.

Le seul connu des incidents si nombreux de ces luttes

incessantes est le massacre de la colonne Bonnier, dont les débris sont recueillis par le capitaine Joffre.

Enfin, en haut lieu (1899-1900), on se décide sous l'instigation de Maurice Etienne, Ministre des Colonies, Proconsul de la Province d'Oran, à parfaire la conquête, à couronner la multitude d'efforts individuels par une grande poussée définitive vers l'est, jusqu'au Tchad.

Trois Missions importantes, puissamment constituées, partiront, l'une du Nord d'Insalah (Fourreau-Lamy), l'autre de l'Ouest (Voulet-Chanoine), la troisième du Sud (Gentil).

Elles doivent se joindre sur les bords du Tchad, y écraser le Conquérant qui vient d'y créer un semblant d'Empire, Rabah; venger le massacre de la Mission *Brettonnet*.

De ce grand effort qui dura quelques années, il y a surtout de connus, l'incident Voulet-Chanoine, le meurtre du Colonel Klobb à *Mazirgui*, la mort glorieuse du Commandant Lamy dans le combat final engagé contre Rabah, sur le Chari, au point qui est actuellement la Capitale du Territoire militaire du Tchad, *Fort Lamy*.

L'attention du pays vient d'être de nouveau, attirée vers ces régions lointaines par les massacres du Capitaine Figueuschuch et du Lieutenant Delacommune, puis par la mort du Lieutenant-Colonel *Moll*.

Voilà la petite ville de Saint-Louis, devenue par suite de nos conquêtes de 40 ans, le centre de ravitaillement, le port d'entrée d'un pays plus grand que l'Europe.

Pour son malheur, le fleuve qui baigne la ville, le Sénégal, est un fleuve irrégulier. Les 800 kilomètres qui s'étendent de l'embouchure jusqu'au barrage rocheux de Kayes ne sont navigables que pendant 3 mois de l'année, à condition que la crue soit bonne.

Le fleuve remplit alors son lit et déborde dans quantités de marigots, mais 6 mois après il se réduit à une nappe d'eau peu profonde, mangée par les bancs de sable.

De plus, la côte est basse. A l'embouchure, les dépôts du fleuve l'encombrent, empêchent l'écoulement des eaux et donnent naissance à une barre infranchissable pour peu que le vent souffle du Nord-Ouest. Ce qui était à peine gênant pour le faible trafic d'autrefois est intolérable avec les besoins actuels du transit.

On a du renoncer en partie au port de Saint-Louis, chercher au Sud, à Dakar, une véritable port et relier par chemin de fer Saint-Louis à Dakar.

L'entreprise a pleinement réussie, le Cayor est maintenant un pays riche, le chemin de fer fait largemet ses frais en raison du trafic intérieur. Les actions émises à 500 fr. en valent 1400 fr. et donnent 70 fr. de dividende annuel.

En même temps qu'une Société privée construisait le Dakar-Saint-Louis, l'Etat continuait le chemin de fer du Sénégal au Niger.

Les 553 kilomètres de Kayes à Koulikoro sont en exploitation depuis bientôt 10 ans. Il y a pendant quelques mois de l'année

possibilité d'aller très vite de France jusqu'à Tombouctou, à condition d'y être un peu aidé par le Gouvernement Général.

L'intensité du transit est telle que le Sénégal paraît insuffisant et que bien qu'on ait créé par *Konakry*, *Kouroussa*, une nouvelle voie ferrée de pénétration dans la vallée du Niger ; on a entrepris de remplacer la voie intermittente du fleuve par une ligne de chemin de fer qui reliera le tronçon Kayes-Koulikoro à la côte.

On a poussé la ligne à l'Ouest de Kayes jusqu'à la Falémé d'une part ; et d'autre part un embranchement part de Thiès, gare du *Dakar-Saint-Louis* pour rejoindre la Falémé. Il y a déjà sur ce tronçon plus de 150 kilomètres construits, dont plus de 100 en exploitation.

Les régions que traversent cette nouvelle voie ferrée sont comme le *Cayor*, très propices à la culture des Arachides. Les cultures progressent avec rapidité le long de la ligne, au point que les terrains lotis aux environs des gares créées ont été achetés à prix d'or par les traitants. Dans une gare insignifiante nouvellement ouverte, la première vente aux enchères au profit du Domaine, des terrains lotis, a produit 380.000 francs.

J'ai déjà dit qu'il existe une autre voie ferrée pour pénétrer dans la vallée du Niger. Elle part de Konakry, en Guinée, pour aboutir à Kouroussa sur le Niger.

Il existe de Kouroussa à Bamako un bief navigable.

Pour en finir avec les voies ferrées en A. O. F. je citerai les 150 kilomètres en exploitation du chemin de fer de la Côte d'Ivoire ; le chemin de fer du Dahomey, de Cotonou à Savé soit 235 kilomètres et je renverrai ceux que ceci pourrait intéresser à un article du Larousse illustré paru dans le numéro du mois de Mai 1911.

Maintenant que je vous ai donné une idée d'ensemble sur la conquête du pays, je vous demanderai de m'accompagner dans un voyage de 1² mois, dans nos possessions de l'A. O. F.

En raison du caractère d'actualité que présente la question des possessions Françaises, Anglaises et Allemandes, en Afrique, il serait fort intéressant de faire une comparaison entre notre réseau de voies ferrées en Afrique et celui conçu et presque exécuté par les Anglais.

DE DAKAR A ZINDER

Commençons par la Capitale de l'A. O. F.. Dakar.

C'est le port par excellence, point d'appui de la Flotte. Le point est occupé depuis longtemps, à cause de sa rade profonde, poissonneuse, bien protégée par la presque île du Cap-Vert, fermée par l'îlot de Gorée.

On vient, grâce à l'emprunt de 100 millions contracté par le Gouvernement Général, de remplacer les chétifs appontements en bois d'autrefois par des quais en pierre, d'y construire un véritable port de commerce, bien compris avec des môles formant terre-pleins, permettant aux grands vapeurs d'accoster à quais (1).

Malheureusement l'outillage économique est encore absent, pas de grues, moyens insuffisants pour faire de l'eau, presque nuls quant au charbon.

C'est d'autant plus regrettable, que Dakar est non seulement le port de l'A. O. F., point d'aboutissement du Dakar-Saint-Louis à la côte, mais aussi un point de transit international fort important.

C'est l'escale forcée pour tous les vapeurs allant d'Europe au Brésil, aux Républiques du Sud-Amérique et à toutes les Colonies de l'Afrique du Sud, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey, Caméroun, Gabon, Congo.

Il n'y a pour lui faire concurrence que l'escale de Las-Palmas dans les îles du Cap-Vert. Le jour où l'on voudra, ou le môle de charbonnage prévu sera construit, Dakar remplacera Las Palmas.

Pour l'instant, le pauvre passager arrivant de France, est obligé pour descendre à terre de confier sa personne et ses bagages, à l'équipage noire et malpropre, d'un grand canot non ponté, d'aspect peu engageant.

Je ne parle pas bien entendu, des hauts personnages civils et militaires, qu'une chaloupe à vapeur, bien propre, attend à la coupée.

Revenons au canot qu'emprunte l'humble citoyen, tout l'équipage nègre est vêtu à l'Européenne, vieux chapeaux, vieux pantalons, vieux vestons, absence complète de souliers.

Les chemises seules sont neuves, mais les habitants de Dakar se refusent à les porter à l'européenne et à les rentrer dans le pantalon. Elles flottent par devant et par derrière, au gré du vent. C'est toujours un sujet de stupéfaction et de gaieté pour les nouveaux arrivants, surtout pour les dames. On s'habitue très vite à cette mode excentrique.

Les ennuis commencent dès l'arrivée à terre, avec les porteurs qui s'arrachent vos bagages, puis avec les douaniers féroces.

Pour parfaire le budget de l'A. O. F. qui doit être de plus en plus brillant chaque année, on prélève à l'entrée sur toutes

(1) Voir l'article Dakar, de Larousse mensuel du mois d'août 1911.

les marchandises un droit de 12 fr. 50 pour cent de leur valeur.

Pour ceux de mes lecteurs qu'un sort malheureux conduira à Dakar je leur conseille de briser leurs souliers neufs, de mettre au moins une fois leurs complets blancs, s'ils ne veulent pas payer à l'entrée des droits exorbitants.

Les formalités sont surtout terribles pour les fusils.

Quoique très respectueux de l'autorité, j'ose déclarer qu'il n'y a, à mon avis, pas d'autre moyen d'introduire une arme en A. O. F. qu'en la dissimulant soigneusement de façon à la soustraire aux investigations de la douane, autrement autant en raison des démarches à faire, que des sommes à payer, il vaut mieux l'abandonner.

Nous voilà à terre, sortis écorchés de la douane, entourés d'une bande de moricauds qui offrent leurs services, dans une Ville fort mal construite, à fortes odeurs, où il n'y a ni tramways, où tout paraît inachevé.

On se croirait dans un chantier. Il n'y a rien à y voir d'intéressant. On a négligé de ménager une promenade sur le bord de la falaise ; le Palais du Gouvernement, prétentieux et laid, tout en toc, semble être un reste de nos Expositions d'Europe.

De réellement confortables à Dakar, il n'y a que les anciens Etablissements Militaires, ceux des Messageries Maritimes, le Consulat Anglais et puis les logements nouvellement construits par la Marine pour son personnel, officiers et matelots.

Cette pauvre ville de Dakar a été construite trop vite. On a décidé, tout d'un coup, de transporter le siège du Gouvernement de Saint-Louis à Dakar, et en même temps d'en faire un point d'appui de la flotte et un grand port.

Il en est résulté de suite un agio sur les terrains, une hausse considérable. Les prix du mètre carré ont atteint 30 et 40 francs.

Les entrepreneurs ont cherché des terrains à meilleur marché, ce qui a conduit à étendre démesurément la ville, alors qu'il reste aux meilleurs endroits des terrains non bâtis.

Les maisons nouvelles sont presque toutes mal construites, ne répondent pas aux nécessités de la vie coloniale ; parce qu'en raison de la valeur des terrains on a du réduire l'espace, les entasser, diminuer les vérandahs.

Il y a, à Dakar, une véritable crise du logement, surtout dans la population moyenne, la plus intéressante.

Un ménage ne peut pas se loger à moins de 200 fr. par mois, soit 2.400 fr. par an, sans compter les meubles.

Un célibataire paie 100 fr. par mois pour une pièce nue, carrelée, blanchie à la chaux, avec un coin de vérandah comme cabinet de toilette.

Cette crise n'est pas prête de prendre fin. Ceux qui pourraient la faire cesser, le Gouverneur, sa suite, les divers chefs des services civils et militaires, tous les personnages influents, sont logés et bien logés, aux frais de l'Etat et de la Colonie.

Ces renseignements ne peuvent servir qu'aux malheureux qui resteront à Dakar, heureusement nous allons plus loin.

Le lendemain de l'arrivée, si l'on n'a pas eu de démêlés avec la douane, on prend le train à 7 heures du matin pour Saint-Louis. Pendant la bonne saison de Novembre à Avril, la traversée du Cayor, n'a rien de désagréable. Elle est même fort intéressante pendant la traite des arachides, à cause de l'animation qui règne tout le long de la ligne.

Le centre des opérations de traite est *Rufisque*, petite ville coquette à 30 kilomètres au sud de Dakar.

C'est le port d'embarquement des arachides, c'est là que se fixent les cours, de 18 à 21 fr. les 100 kilos, cours journaliers qu'on télégraphie le long de la ligne. Les grosses maisons y ont toutes leurs sièges, de là partent les commis, les mange-mils, gens de l'Ariège en grande partie, qui s'en vont s'essaimer dans la brousse, y drainer partout l'arachide et l'expédier aux gares.

Le métier de traitant est dur mais lucratif. Il faut une éducation spéciale, une connaissance parfaite du Yolloff; on m'a dit qu'au collège de Pamiers, le Yolloff est la seule langue vivante qu'on professe.

Le traitant mal installé, dans une baraque en planches, dont la majeure partie est occupée par une boutique encombrée des mille objets disparates qui peuvent tenter la convoitise des nègres, attend la récolte; en menant une existence sordide.

Autour de sa case, une grande cour, mal entourée par des douves de tonneaux, avec une bascule au milieu, va devenir le lieu de réunion des paysans des environs.

Il y apportent, qui sur un âne, qui sur un bœuf, qui sur un chameau, quelques uns sur leur dos, de volumineux sacs qu'on pèse et qu'on va verser au sommet d'une grande pyramide qui s'élève et s'étend tous les jours.

Le traitant triche peut-être un peu sur le poids, quoique ceci devienne de jour en jour plus difficile, mais il paie en belles pièces de 5 francs, au cours du jour. Il attend ensuite, derrière son comptoir, que le bon nègre lui rende son argent en échange des objets de quincaillerie, du sucre, des verroteries, des parfums, des étoffes voyantes, des bijoux d'or fortement additionnés de cuivre, des bijoux d'argent et malheureusement des bouteilles de spiritueux qui constituent la pacotille qu'il a apportée avec lui.

Il traitera ensuite pour le transport des arachides aux gares. Là, c'est l'arrivée constante de convois, bœufs patients, lourdement chargés; théories de jolis petits bouriquots argentés, clochettes au cou, conduits à coups de matraque par un grand escogriffe noir, assis en arrière des sacs, sur l'un d'eux; files de chameaux majestueux et nonchalents, avançant en longues enjambées molleuses.

Le spectacle ne manque ni d'originalité, ni de mouvement, ni de couleurs, quand tous les convois traversent le marché de Thiés au milieu des éventaires minuscules des marchands ambulants, installés sur le sable, en plein soleil, sous les allées de fromagers qui oublient de donner de l'ombre.

Il y a sur le marché de quoi satisfaire toutes les passions

nègres, la gourmandise et la vanité, friandises diverses, noix de kola, pistaches grillées, verroteries, étoffes de soie, boubous écarlates, sandales, fards, parfums, cobait pour les yeux, bimbloterie et bijoux.

Les femmes sénégalaises sont particulièrement bruyantes, il faut avoir vu les dygènes circuler sur le marché jacassant, faisant des grâces avec leurs emplettes posées en équilibre sur la tête.

On déjeune à Kelle, dans un buffet assez confortable et on arrive à Saint-Louis du Sénégal à 5 heures du soir.

Il y a un omnibus à la gare qui conduit par une grande avenue d'arbres au pont Faïdherbe.

On traverse sur ce magnifique pont en fer, un bras du Sénégal et on arrive sur la grande place de Saint-Louis. On est tout étonné de retrouver un coin de France, une vraie ville et non pas, comme à Dakar, un amas hybride de constructions européennes et de cases nègres.

Sur la place, le palais du Gouverneur paraît sérieux et confortable, telle une bonne maison du XVIII^e siècle et sur deux autres des côtés, deux casernes à étages, simples, solides, bien construites, inspirent confiance. Au milieu il y a un kiosque à musique, un peu plus loin la statue de Faïdherbe, des bancs sur les côtés, des enfants qui jouent au cerceau, une nourrice assise et un marsouin qui lui fait la cour.

On entend des cloches à Saint-Louis, on peut visiter la cathédrale, les rues sont pavées, munies de trottoirs, on est en France. A l'hôtel, les pièces sont grandes et fraîches, mais c'est plus sale que dans le plus sale des hôtels d'une petite ville de province.

A Saint-Louis, on s'embarque directement pour Kayes, pendant la pleine crue du fleuve, mais au fur et à mesure que le fleuve baisse les bateaux à peu près confortables qui font le service bi-mensuel, ne montent plus qu'à Bakel, puis Matam, Kaédi, Saldé et enfin Podor.

Ces diverses étapes de la navigation actuelle sur le fleuve, sont celles de la conquête du pays par Faïdherbe. On y trouve encore les anciens postes fortifiés construits par lui, à l'abri desquels les commerçants échangeaient la gomme avec les Maures.

Toute la rive droite du Sénégal, aride et desséchée est parcourue par ces nomades, incorrigibles pillards, avec lesquels nous avons toujours eu mailles à partir. Pour avoir une paix durable, on a été obligé d'étendre notre occupation jusqu'à des centaines de kilomètres au Nord du fleuve et de les poursuivre, au prix de nombreuses vies d'hommes, jusqu'au cœur de l'Adrar.

Arrivé à Saint-Louis en janvier, le *Borgnis-Desbordes* n'a pu me conduire que jusqu'à Podor. Il faut attendre le monoroue, canonnière à aubes à deux étages, de faible tirant d'eau qui nous montera sur le fleuve, aussi loin qu'il pourra. Il n'y a plus ni couchette, ni table d'hôte sur le monoroue, c'en est fini de la civilisation. Il faut assurer sa subsistance et son couchage par

ses propres moyens, déballer son lit, ses ustensiles de cuisine, engager un cuisinier, un boy, se munir de provisions et surtout faire ample provision de patience et d'aménité.

Après quelques jours d'attente à Podor, on nous a embarqué, malgré mes protestations, 32 européens dont une dame, 15 indigènes et quelques mousseaux sur les deux ponts d'une canonnière de 3^m50 de large sur 17 de long. La réponse que j'ai obtenu de l'administrateur de Podor est typique, la voici : Le monoroue a une contenance minimum de passagers mais pas de contenance maximum.

Mon ancienneté m'a valu d'être désigné comme chef du convoi, chargé de mettre tout le monde d'accord, monde disparate, vous allez en juger : inspecteur d'agriculture qui se prétend assimilé à officier supérieur, administrateurs, adjoints et commis des affaires indigènes, officiers, sous-officiers, tirailleurs et spahis, commerçants européens et indigènes ne dépendant ni de l'administration civile, ni de l'administration militaire. A chacun de s'installer comme il peut dans le coin qui lui est désigné. Deux cuisines ou plus exactement deux endroits pour faire la cuisine pour tout ce monde, formant plus de popotes que je ne vous en ai énuméré de catégories.

Après quatre jours de navigation pénible, plusieurs scènes de pugilat entre passagers, des altercations avec le patron, des échouages, nous arrivons à Matam, où l'on nous débarque ; la canonnière ne pouvant monter plus haut.

Il nous a fallu attendre là les chalands en bois qui doivent à la corde et à la perche, avec chacun un équipage de 8 laptots, nous monter, à raison de 20 kilomètres par jour, jusqu'à Kayes.

La navigation en chaland, quand on n'est pas pressé, est un rêve quand on descend de l'enfer qu'est le monoroue, à condition toutefois d'être au moins capitaine.

La contenance des chalands est règlementée, quant à la quantité des galons. Un chaland peut porter un officier supérieur ou un administrateur, 2 capitaines ou administrateurs, adjoints, 4 lieutenants, 6 sous-officiers ou hommes de troupe.

Le malheureux chef de convoi est chargé encore une fois de la répartition des passagers du monoroue, sur les chalands disponibles. Tout le monde veut être de la première fournée, le séjour à Matam, sous la paille n'a rien d'enchanteur. Les chalands ne sont pas tous du même âge, de même taille ; ils présentent des différences notables de confort et de solidité. Il est bien difficile de mettre tout ce monde d'accord.

Enfin, après 4 jours de séjour à Matam, pays merveilleux de chasse, nous voilà en route pour Kayes où nous arriverons dans 14 jours.

Le Sénégal, en février, ne remplit plus son lit, C'est un fleuve irrégulier dont les crues atteignent 10 mètres, ce dont on peut se rendre compte à la hauteur des berges. Les chalands s'avancent péniblement le long d'un large couloir en suivant les sinuosités de la nappe d'eau qui contourne les bancs de sable encombrant le fleuve,

On décrit constamment une sinusoïde, l'équipage se sert de la cordelle quand le fleuve longe la berge escarpée, de la perche quand il passe entre 2 bancs.

Avec un capitaine d'infanterie coloniale pour compagnon, un cuisinier assez adroit, un boy débrouillard, j'ai passé en chaland 15 jours agréables.

Tous les soirs on s'arrête pour camper, on choisit généralement un banc de sable à proximité d'un village où l'on s'approvisionne en poulets, en viande, en lait, en œufs.

A remarquer le peu de complaisance des habitants à nous vendre leurs produits, bien qu'on les paie bien.

Matin et soir, une partie de chasse sur les rives giboyeuses du fleuve pour se dégourdir les jambes.

En saison sèche, la plupart des marigots ou déborde le fleuve pendant la crue se dessèchent. La vie animale se concentre près du fleuve, cherchant l'eau.

A quelques centaines de mètres on trouve du gros gibier, biches, phocochères, sur les bords même quantité de perdrix, des pintades, du lièvre. Point n'est besoin de se payer le luxe couteux d'un voyage à la Roosevelt, en Rhodésia.

Il y a à 10 jours de France, de Matam à l'embouchure de la Faleuré, un pays où les plus fervents disciples de Saint-Hubert trouveront de quoi se satisfaire.

Sur la rive droite, celle de Mauritanie, le fleuve butte contre une ligne de collines basses, la flore est beaucoup plus épineuse. On y trouve en particulier des forêts entières de mimosas, peuplées de mille variétés de pigeons, d'où se dégagent au soleil couchant les plus fortes senteurs.

Après quinze jours de vie animale, passés entre 2 berges d'argile hautes de 7 à 8 mètres, limitant la vue, quelques parties de chasse dans les hautes herbes de la rive gauche où à travers les mimosas de la rive droite, quelques visites à des villages Sarakolés, tous pareils, nous arrivons à Kayes.

Kayes est la tête de ligne du chemin de fer qui relie le Sénégal au Niger. La ville tire son nom du barrage rocheux (Kayes) qui barre le fleuve en cet endroit et limite la navigation. C'est un point de transit fort important, un centre commercial, siège des succursales de toutes les maisons de commerce de l'A. O. F. et qui fut longtemps la capitale administrative du Soudan.

L'importance de Kayes diminue de jour en jour, les maisons de commerce se sont portées en avant avec le siège du gouvernement qui est maintenant à Bamako sur le Niger. Le transit à Kayes diminuera encore lorsque le Thies-Kayes, une fois achevé, réduira les transports, par trop irréguliers, sur le fleuve.

C'est d'ailleurs un point très malsain où la température est élevée et insupportable. Les installations européennes sont assez confortables.

Pour aller de Kayes à Bamako en chemin de fer, il faut 2 jours bien que la distance ne soit que de 553 kilomètres. Si la vitesse

est faible, les prix en revanche sont élevés; 180 fr. en 1^{re} classe de Kayes à Koulikoro, sans franchise de bagages, 660 fr. par tonne de bagages accompagnés et 330 fr. pour ceux expédiés en petite vitesse (Tarif en 1909).

Grâce à ces tarifs élevés le chemin de fer fait ses frais et les recettes permettent d'amortir le capital engagé, mais certains commerçants de la vallée du Niger préfèrent employer l'ancienne route des caravanes pour gagner Sansanding sur le Niger par Kiffa et Nioro.

Il n'y a aucun transit intérieur sur la ligne. Les pays traversés sont très peu peuplés, à peine cultivés. Les anciens campements de la route d'étapes, Bafoulabé, Badoumbé, Kita, Nafadé, perdent chaque jour de leur importance.

On déjeune à Mahina sur le Bafing, on couche à Tokoto sur le Bakoy. La ligne s'engage ensuite dans un pays accidenté entre le Bakoy et le Baoulé pour gagner Kati, où par un col, la voie pénètre dans le bassin du Niger. Après 48 heures d'un voyage fatigant, monotone on arrive à Bamakoa, capitale du Haut-Sénégal et Niger.

La gare, la ville commerçante, le village indigène sont installés au pied de la ville administrative de Koulouba, dans une vaste plaine, sur les bords du fleuve. La ville est en plein développement, elle s'annonce bien. Il est regrettable qu'on n'ait pas concentré là tous les efforts.

On a laissé les militaires à Kati, sur le plateau, à 14 kilomètres, sous prétexte qu'autrefois les mulets de la Compagnie de conducteurs s'y portaient à merveille. Les fonctionnaires, le Gouverneur, les bureaux de l'administration sont installés dans des bâtiments splendides sur le plateau ferrugineux qui domine la plaine. Plateau dénudé, où pas un arbre ne peut pousser, qui réfléchit la chaleur pendant le jour et trouve néanmoins moyen d'en rendre encore toute la nuit.

Il est vrai, que les médecins étaient sûrs autrefois que le Stégomya Cule ne vivait pas à pareille altitude. Ce Stégomya Cule est le propagateur de la fièvre jaune. J'ajouterai qu'on jouit du Palais du Gouverneur, mais du Palais du Gouverneur seulement, d'une vue magnifique sur la vallée du Djoli-Ba.

Les bâtiments autres que le Palais, dont le jardin est jalousement gardé par une garde noire abondamment chamarrée, sont alignés le long d'une avenue à contre pente, sur les bords de laquelle on a fait des efforts prodigieux, mais inutiles, pour essayer d'y faire pousser des arbres. Ils n'ont d'autre vue que le plateau ferrugineux où quelques arbres rabougris, particulièrement résistants aux feux de brousse, mettent seuls un peu d'animation et quelques taches sombres. Ces plateaux de latérite rouge, aux teintes rouges, m'ont toujours rappelé les descriptions de l'enfer dans la divine comédie du Dante.

Koulouba, la ville des fonctionnaires, est un camp sans hiérarchie, où paraît-il, la paix ne règne pas.

Je n'y ai fait qu'un court séjour, pressé de gagner Koulikoro.

On a poussé le chemin de fer le long du Niger pendant

60 kilomètres, à cause de nombreux seuils rocheux, en particulier celui de Sotoba. Ces seuils partagent le Niger en 2 biefs, navigables, l'un de Kouroussa point terminus du chemin de fer de Guinée à Bamakoa, l'autre de Koulikoro à Gao.

Koulikoro est le point de départ de la navigation sur le deuxième bief du Niger par où l'on atteint Tombouctou.

En pleine crue, une canonnière assez confortable *Le Magé* fait le service sur toute la longueur du bief pendant 1, 2, 3 mois suivant l'importance de la crue. On emploie pendant quelques mois de plus, des vedettes à moindre tirant d'eau, mais pendant 6 mois, de fin janvier jusqu'en août il faut recourir aux chalands qu'un équipage de 8 laptots poussent à la perche. On fait ainsi 25 à 30 kilomètres par jour, avec repos à Ségou, Sausaudinq, Mopti, Niafouké. On arrive en 20 ou 25 jour à Kabara le port de Tombouctou.

Mais avant de nous embarquer sur le Niger, de reprendre la vie tranquille en chaland, arrêtons-nous un peu à Koulikoro.

Avant que le chemin de fer ne soit terminé, pendant qu'il se construisait péniblement entre Bafoulabé et Kita, puis entre Kita et Kati, Koulikoro était déjà le point de départ de la navigation sur le Niger et de plus la tête de ligne de la route d'étapes desservie par les Compagnies de Conducteurs.

L'artillerie pour y réparer ses voitures, ses chalands, y avait installé des ateliers importants. En bonne mère, elle avait songé aux logements de ses enfants et les cases de l'artillerie à Koulikoro sont encore parmi les plus confortables du Haut-Sénégal et Niger.

Des gens actifs et intelligents, le Colonel Lenfant alors Capitaine, y avaient même installé des moulins qui, avec le blé de Gaundam, n'ont malheureusement jamais fourni que de la mauvaise farine. Il existait en 1896-98, un groupe important de constructions européennes à côté du gros village indigène, en particulier des ateliers puissamment outillés. Il semble que c'était là le point terminus indiqué du chemin de fer. Mais l'étoile de l'artillerie avait sérieusement décliné quand le chemin de fer arriva à son point terminus. Le génie était chargé de la haute direction. Ce pauvre chemin de fer s'est arrêté à 4 kilomètres en amont de Koulikoro, d'où création d'un village indigène nouveau Koulikoura, construction d'un nouveau groupe de bâtiments plus prétentieux mais moins confortables que les anciens.

Le service de la navigation ne pouvait plus rester entre les mains de l'artillerie, il passa au génie. Le point de départ des chalands et des vedettes fut modifié en même temps que la direction, un nouveau groupe de constructions, ateliers de la navigation s'est édifié entre la gare et Koulikoro.

Ce n'est pas tout, au-delà du village noir, le dépôt de remonte avec les écuries est venu s'installer. Un peu plus loin, on trouve les locaux du service hydrographique du Niger et puis encore plus loin, un jardin d'essai avec une station agronomique.

Il y a, ainsi échelonnées sur 13 kilomètres, le long du fleuve des constructions qui ainsi disséminées n'ont aucun aspect et qui

groupées auraient pu constituer une petite ville coquette et vivante.

Grâce aux ateliers de la Direction d'Artillerie, à la complaisance du lieutenant Rinn et à l'habileté des armuriers de la Marine, nous quittons Koulikoro le 15 mars sur une flotille de 8 chalands bien aménagés.

La vallée encaissée jusqu'ici, commence à s'étendre en une vaste plaine sur la rive droite. Les hauteurs de la rive gauche qui bordent le fleuve de Bamako à Koulikoro, en constituant parfois des escarpements importants s'abaissent de plus en plus. A partir du Nyamina la plaine s'étale à perte de vue, des 2 côtés du lit immense du fleuve.

Les berges s'abaissent, le nombre des bras augmentent. Au-delà de Diafarabé, mais surtout à Mopti, le fleuve se perd en une multitude de marigots qui forment au moment des crues un lac immense, une vraie cuvette.

Un affluent important, le Bani, aide le Niger à la remplir une fois par an, aux hautes eaux.

La crue terminée, cette cuvette se videra petit à petit par le lit de fleuve, encaissé, en aval, à partir de Bemba, entre 2 dunes de sable formant un long couloir. Il se resserra encore au défilé de Tosaye, puis changent de direction, il coulera du Nord au Sud de Gao à Boussa, dans une vallée superbe, large de quelques kilomètres, parsemée d'îlots de verdure où se cachent, des villages, pays aussi riche que le Macina, mais bien moins étendu.

Mais revenons à la région de Mopti. Au moment de la baisse des eaux des espaces considérables de terrains limoneux apparaissent. Ils se couvrent d'une herbe tendre, où viennent s'abattre une multitude d'oiseaux aquatiques, pélicans, hérons, ibis, oiseaux trompettes, puis toutes les variétés d'oies et de canards.

Au fur et à mesure que l'eau se retire, l'herbe grandit, la terre devient plus ferme. C'est le tour des biches, des sangliers, puis quelques jours après des troupeaux de moutons et de bœufs. Partout ailleurs c'est la sécheresse, la vie animale se concentre sur les bords du fleuve. Rien n'est gai et amusant comme un voyage en chaland sur le Niger en saison sèche.

A partir de Ségou, grosse agglomération noire, on est frappé des richesses agricoles du pays, de la variété des cultures, de l'importance et du nombre des villages, de la beauté des troupeaux. Nous sommes dans un pays privilégié ; la vallée du Nil tant vantée n'est rien en comparaison de celle méconnue du Niger.

Dans ce pays riche en grains et en viande, des multitudes trouvèrent autrefois de quoi vivre. Ce fut de tout temps le grenier du centre de l'Afrique, le centre des grands empires, celui de Oualatta au 13^e siècle, de Melle un peu plus tard et enfin d'El-Adj-Omar en 1840.

Tombouctou est encore le marché de grains où viennent s'approvisionner les nomades du Nord ; ce fut aussi la proie

recherchée par tous les conquérants, venus de l'Est avec les Askia (Souhrais); du Nord, Marocains; du Sud, Mossi et Foulbé.

La malheureuse population agricole, si douce des bords du fleuve a jouit rarement de la sécurité indispensable au développement d'une race.

Nous avons bien apporté sur les rives du Niger cette sécurité, mais quel lourd impôt nous avons fait payer en échange, aux habitants.

C'est parmi cette population douce, disciplinée, robuste, que nous avons trouvé nos meilleurs auxiliaires pour la conquête de l'Afrique, laptots dévoués, des Hourst, Mage, Lenfant soldats fidèles avec qui nous avons battu Samory et Rabah.

Ce sont eux également qui ont servi pour la conquête et l'occupation de Madagascar, nous continuons à les employer pour étendre notre domination à l'Est du Tchad. Ils étaient en grand nombre parmi les compagnons malheureux du Capitaine Fiqueschuch, du Lieutenant-Colonel Moll. Ils continuent à se faire tuer en Mauritanie, en Côte d'Ivoire, au Congo, au Maroc. Comme si ce n'était pas suffisant, voilà qu'on parle d'un appoint de troupes noires, pour coopérer à la Défense Nationale.

Quelle folie de gaspiller ainsi depuis 20 ans, une pareille richesse.

De Ségou à Niafounké, on trouve des milliers d'hectares susceptibles de devenir de riches rizières, de gras pâturages, de beaux champs de tabac, de coton, de maïs. Il existe dans le pays des races de chevaux, de bœufs, de moutons à laine parfaitement adaptés au climat. La race humaine y est solide, simple, douce, disciplinée et sobre; il suffirait de la laisser croître et multiplier toute seule, tranquille dans ses villages en empêchant toute dispute et en enrayant, grâce à la science de nos médecins et de nos vétérinaires, les épidémies sur les enfants et le bétail.

Point n'était besoin de mettre dès le début le pays en communication rapide avec la côte. Il fallait créer un gros marché intérieur, prêter à longue échéance, appliquer les idées simples du bon Rabelais sur le gouvernement des peuples conquis. Nous aurions, en une quarantaine d'années, constitué un groupement considérable de population noire, peut-être une dizaine de millions; alors qu'à peine la population a augmenté depuis notre conquête. Alors on aurait pu songer à prélever sur une telle masse un contingent d'hommes solides, sans aucun danger pour l'avenir de la race. Ce n'est pas ce qui existe maintenant et je n'ai jamais compris l'enthousiasme qu'a soulevé dans le monde colonial, le fait d'avoir enlevé de leurs villages, mille paysans noirs pour constituer un bataillon destiné à renforcer nos troupes d'Afrique.

Pendant que je rêve d'un avenir plus brillant pour ces pays si naturellement riches, amusé aux abords des villages par la foule des laveuses et des gourkis qui se baignent, un peu plus loin par les troupeaux de moutons, de bœufs; par les campements et les préparatifs de pêche des Somonos; par le trafic sur le

fleuve ; par les états d'une multitude de canards, d'oies, d'oiseaux pêcheurs, le temp passe. Nous voila arrivés à Korioumé à 17 kilomètres de Tombouctou, obligés de nous arrêter, le port de Kabara n'étant plus accessible aux chalands.

C'est toute une affaire pour aller à Tombouctou. Il faut demander des chevaux au Commandant de la Région, remonter le moral à mon personnel qui débute dans le sport del'équitation.

Le lendemain à 10 heures, nous sommes en vue de Tombouctou qui étale ses maisons carrées, de boue grise, dominées de quelques mosquées, sur une grande dune de sable blanc, violemment éclairée par le soleil.

Aux deux extrémités de la Ville, les forts Bonnier et Huquenin dominent chacun une grande place ou se tiennent chaque jour des marchés animés. Ces marchés donnent lieu à des échanges importants surtout pour les grains et le sel.

Le sel arrlve en barres de 30 kilos par petites caravanes, d'Arouan situé à 150 kilomètres au nord de Tombouctou. Arouan n'est qu'un entrepôt approvisionné 2 fois l'an par les caravanes de sel qui vont le chercher aux salines de Taodénit.

C'est pour protéger l'Azalai, caravane du sel, que le Capitaine Grodemange s'est fait tuer en 1909 à Aschorat.

Le sel de Taodénit se répandait autrefois dans toute la boucle du Niger ; actuellement le sel français venant de Dakar, de Konakriy, de Bamako, lui fait une sérieuse concurrence, le transit diminue et diminuera tous les jours.

Tombouctou est une ville beaucoup moins importante qu'on ne se le figurait. Elle ne compte pas plus de 5 à 6000 habitants.

Il y passe beaucoup de monde et on croise sur les marchés les types les plus variés, depuis le Berbère de pure race blanche, jusqu'au noir fétichiste du Mossi. Cette ville a toujours été convoitée par les conquérants noirs, fondateurs d'empires africains. Elle a passé des mains des Souhrais à celles de Malinkès, puis des Mossi aux Sarakollès. Après les conquêtes des Askia, ce sont les marocains qui interviennent, en 1700 les Pheuls. Tombouctou est ensuite annexée au XIX^e siècle à l'empire de Sokoto pour devenir tantôt la proie des Touaregs, tantôt celle des Foulhès pendant la décadence de cet empire.

Elle a été entre les mains d'El-Hadji-Omar de 1859 à 1861, pour tomber de nouveau entre les mains des Touaregs à la chute d'Ahmadou son fils.

Pour l'heure, la tranquillité parfaite y règne, il faut aller très loin dans le Nord pour atteindre les pillards Marocains ou Maures, détrousseurs de caravanes.

A partir de Tombouctou, le fleuve s'engage dans une région sablonneuse, puis entre deux dunes de sable qui limitent la vue au seul lit du fleuve. Les rives sont les terrains de parcours des diverses tribus nomades de Touaregs, les Aoulliminden, les Irrégénaten, qui pendant la saison sèche amènent leurs troupeaux au fleuve et se disputent les pâturages des bords. Pendant la saison des pluies au contraire elles se repandent au Sud dans le Gourma et au Nord du fleuve, très loin, profitant des nombreuses

mares temporaires qui se forment en maints endroits et rendent ces régions habitables pour leurs nombreux troupeaux.

Le pays ne change d'aspect qu'au défilé de Tosaye où le fleuve aborde le plateau Central Africain. Il change alors de direction à Bouram et file vers le Sud.

Le *Niger* s'est creusé de Bouram à Boussa, une trouée dans le plateau africain qui constitue une superbe vallée, très riche, très peuplée dont la largeur varie de 3 à 10 kilomètres.

Le fleuve y coule en plusieurs bras, séparés par des îles verdoyantes. Il franchit nombre de seuils rocheux, qui rendent la navigation difficile, à partir d'Ansongo, même pour les chalands.

Ces seuils rocheux accélèrent le courant, le fleuve est très vivant. Sur les bords et dans les îles nombreuses qu'il entoure de ses bras, se cachent de gros villages riches où se fait un véritable élevage domestique de l'Autruche. Au point des passages faciles entre les rives gauche, Djerma à droite, Haoussa à gauche, se tiennent à certains jours de gros marchés indigènes qui sont une fidèle copie de ce que devaient être nos grandes foires du Moyen-Age.

Nous rencontrons d'abord Gao, ancien Gogo, capitale du royaume Shourai-des-Askia. Il ne reste de l'ancienne splendeur de la Capitale qu'un monticule de terre grise, qui s'effrite, tombeau du fondateur de la dynastie.

La navigation devient difficile à partir d'Ansongo, les seuils rocheux que franchit le fleuve, constituent autant de rapides.

A une certaine époque de l'année, il faut abandonner les chalands à Ansongo et s'embarquer dans les pirogues beaucoup plus étroites et moins confortables. Enfin après 30 jours de navigation, depuis Tombouctou, nous voilà arrivé à Niamey, qui était encore en 1909 le chef-lieu du Territoire militaire du Haut Sénégal et Niger. Niamey est en plein pays Djerma.

Avant d'aller plus loin, pour vous donner une idée de la mentalité du peuple Djerma, de sa patience à supporter les avanies des Conquérants successifs et des pillards qui vivent depuis des siècles à ses dépens ; je veux vous conter une fable, extraite péniblement à mon boy, pendant ces longues après-midi où mon chaland descendait lentement le *Niger*.

Il y avait non loin du *Grand Niger* troublé, une petite mare très claire. C'était un lieu de rendez-vous, toutes les après-midi, pour la gent Canard des environs, mais uniquement des Canards petits, inoffensifs et bien élevés.

Jamais l'un d'eux ne se serait permis d'y troubler l'eau. On n'y buvait qu'avec précaution, en y trempait à peine le bec. Par contre, on y jasait beaucoup ; c'était un endroit si tranquille.

Voilà qu'un jour un gros Canard armé, de ceux qui portent éperons au bout des ailes, vient s'abattre au beau milieu de la mare pour s'y baigner. Désespoir de tous les habitués, qui intimidés par la corpulence de l'intrus, n'osent souffler mot.

Aussitôt qu'il s'est envolé, tollé général. On décide de ne point supporter une seconde fois pareille chose. Il a beau être fort, on est nombreux, on en viendra bien à bout.

Chacun donne sa parole qu'il y aura bataille. Le lendemain personne ne dit mot et n'ose bouger en présence du gros Canard.

Mais en même temps que lui, le groupe des sarcelles moqueuses s'envole à tire d'ailes en criant : « Et notre parole. Norgouhia, Norgouhia ».

Depuis on entend chaque soir au-dessus des villages Djerma les cris mille fois répétés de Norgouhia qui rappellent aux paysans paisibles des bords du *Niger* qu'il leur font supporter patiemment les violences des forts et des puissants et ne pas se répandre en plaintes inutiles.

Niamey est un point tout à fait factice, installé entièrement par nous. Les points de passage anciens du transit entre les pays de la boucle et les empires Djermas et Haoussas de Sokoto et de Kano, étaient l'un, Say, trop au Sud, l'autre Sindir, trop au Nord, de notre ligne d'étapes vers le Tchad.

La délimitation de nos possessions de l'Afrique Occidentale avec celles de la Nigéria Anglaise a été d'abord toute géographique.

Elle ne nous laissait presque rien, au Sud du 14^e parallèle de latitude Nord, surtout dans le Nord de Sokoto. Or ce 14^e parallèle est à peu de chose près la limite des régions arrosées. Un peu plus au Nord, c'est le désert qui commence.

Pour aller de Niamey à Zinder, la frontière ancienne nous forçait à traverser, de Niamey à Tahoua, une zone désertique, sans eau, où les communications ne sont possibles qu'à la saison des pluies.

Une convention intervenue en 1904, nous a attribué toute une nouvelle bande de territoire, plus au Sud, permettant d'établir une ligne d'étapes praticable en toute saison.

La nouvelle frontière a été levée et établie par la mission Tilho.

C'est cette nouvelle route qui aboutit à Niamey. C'est à cheval qu'il va falloir parcourir les 850 kilomètres qui séparent Niamey de Zinder.

On achète pour 250 fr. un des excellents chevaux du pays et le commandant du cercle réquisitionne les convoyeurs nécessaires pour les bagages et le matériel.

Le convoi est constitué par des bœufs, des bourriquets, des chameaux conduits par des conducteurs merveilleux. Il suffit d'être un peu patient le premier jour, à la répartition des charges, le reste de la route se fera ensuite sans difficultés, sans ennuis, sans qu'on ait à s'en occuper.

Il y a une quarantaine d'étapes entre Niamey et Zinder, 40 jours d'existence de nomade. Chaque matin on quitte un campement pour en gagner un autre, tout pareil, à 30 kilomètres plus à l'est, installé de la même façon, près d'un village et à proximité d'un puits, où un vieux chef, accompagné des notables apportera avec le même cérémonial que la veille, une demi-douzaine d'œufs, 2 poulets, une pleine calebasse de lait et une autre remplie de mil.

Le pays varie peu d'aspect sur les 1000 kilomètres que j'ai

parcouru, c'est toujours le même plateau, sablonneux, légèrement ondulé, couvert d'un taillis qui donne de loin au pays un aspect boisé. A vrai dire ce taillis est assez clair pourqu'on puisse presque partout y circuler à cheval. A la saison des pluies, il pousse sous ces arbres, de l'herbe gigantesque qui rend la circulation impossible, en dehors des sentiers.

Les ondulations du plateau sont parfois arrêtées par une intumescence de latérite, bloc qui a mieux résisté à l'érosion et qui constitue la marche d'un gigantesque escalier. On franchit l'obstacle par une pente raide, caillouteuse, on arrive sur un plateau ferrugineux presque horizontal, recouvert d'un taillis maigre, peuplé de pintades, puis l'on redescend quelques kilomètres plus loin par une pente analogue pour retrouver le plateau sablonneux et ses molles ondulations.

D'autre fois, c'est le creux entre 2 ondulations qui s'exagère, assez pour former une série de mares dont très peu subsistent toute l'année. Ces dépressions sont toujours des centres de culture et de population.

La condition essentielle de la vie dans ce pays, c'est l'eau. Elle n'existe malheureusement que rarement à la surface du sol et presque toujours d'une façon intermittente pendant la saison des pluies. Il faut aller chercher le précieux liquide, dans des puits profonds de 30 à 40 mètres, avec comme moyen d'extraction une peau de bouc, servant de récipient, attachée à l'extrémité d'une longue corde qu'on tire à longues brassées.

C'est le puits qui est le centre de l'activité dans tous les villages noirs Djerma ou Houassa.

Dès le lever du soleil, les femmes s'y rendent avec quelques Captifs mâles pour remplir les auges qui serviront d'abreuvoir aux troupeaux et les canaris qui suffiront aux besoins de la population.

Le puits occupe le fond d'une dépression. Les terres extraites lors du forage en relèvent les bords, constituant une sorte de nombril, source de vie, soigneusement protégée par une forte barrière. Il importe, qu'ânes, bœufs, chameaux, moutons et cabris restent à une distance respectueuse.

Quand à la fin d'une étape, vers 10 heures, sous un soleil Zénith, on arrive au puits, point n'est besoin de demander à boire. Par habitude comme au temps d'Isaac, une femme se détache, elle est parfois jeune et jolie, pour offrir au cavalier par dessus la barrière, unealebasse pleine d'eau, pendant qu'une vieille en tend une autre au cheval par dessous.

Il y a quelques moments agréables dans la vie de nomade, l'arrivée au puits ; la rencontre des chameliers qui portent les courriers de France et qui vous tendent le sac de route pour vous permettre d'y chercher vos lettres, les émotions de la chasse, sans compter le charme des nuits étoilées des tropiques. En saison sèche, toute eau étant disparue de la surface du sol il n'y a plus de moustiques, on peut dormir en plein air sans protection aucune.

La nuit n'existe pas. Du sol blanc, du ciel bleu étoilé, sans

qu'il y ait de lune, il émane une douce lumière qui invite au repos, mais retarde le sommeil. La température descendue à cause du rayonnement à 17, 18 degrés est agréable ; il semble qu'on causerait volontiers longuement. N'ayant pas de compagnons, on rêve.

J'ai compris là, le charme de ces longs contes des milles et une nuits, aussi peu compliqués et aussi peu précis que possible, pour permettre à l'imagination d'errer, suffisants pour faciliter l'évocation de jolies images et préciser un peu la rêverie.

Mais revenons à la réalité, parlons un peu de la population, du régime économique du pays.

Nous sommes ici, en plein régime féodal. Le conquérant est propriétaire du sol et des hommes, le riche est celui qui a suffisamment de captifs pour faire produire ce qui est nécessaire à sa subsistance. La richesse s'évalue par le nombre d'oisifs qu'un noble peut trainer à sa suite, plus un personnage est important plus sa clientèle est nombreuse.

Il faut bien avouer que malgré les arrêtés du Gouverneur Général, l'esclavage domestique existe encore partout au Soudan. Il ne peut d'ailleurs en être autrement. Depuis quand les arrêtés ont-ils modifié la vie économique d'un pays, il faut bien autre chose pour arriver à un pareil résultat.

Nous avons bien pu empêcher le commerce extérieur de la marchandise humaine, la traite honteuse, mais les marchés entre habitants du même village, les échanges de captifs et de filles contre bestiaux, soit aussi fréquents que les ventes de vaches sur les foires bretonnes. Le rêve de tout nègre est de se procurer assez de chevaux, assez de bœufs, assez de femmes pour pouvoir s'établir chez lui, ne rien faire et mener la douce vie de chef de case.

C'est dans ce but que mon cuisinier et mon boy m'accompagnent et me servent ; c'est pour cela que le Djerma se décide à se faire tiraillleur et que le Houssanké quitte son village pour faire le métier pénible de Diaoulla.

Le Diaoulla est le marchand ambulant qu'on trouve sur toutes les places du village. Il est parti de Kano, de Zinder ou de Sokoto, avec une pacotille, souvent des plus modestes, un peu de sel, quelques pièces de cotonnades, un peu de poudre, des verroteries, des bois de senteur, quelques objets en sparterie. Le tout est emballé avec un soin minutieux et chargé sur un de ces vaillants petits ânes qui sont l'auxiliaire précieux, le compagnon de fortune du Diaoulla.

Chemin faisant, il troquera une partie de ses marchandises contre des produits du pays qu'il traverse, produits dont il espère trouver un placement avantageux plus loin dans d'autres régions. En brocantant, en trafiquant de village en village, de contrée en contrée, il grossit peu à peu son petit bagage, sa caravane s'augmente d'un, de plusieurs ânes, d'un bœuf porteur, d'un cheval. A dater de ce jour il n'a plus qu'un rêve, acheter des captifs et vivre dans son village, heureux et tranquille du produit de leur travail.

Après avoir traversé les agglomérations importantes de Dogoundoutchi, Birni-Kouni, ville fortifiée dont les remparts subsistent, Tessaoua, nous voici à Mazirgui, village où s'est déroulé le drame entre Klobb, Voulet et Chanoine.

J'ai conduit mes armuriers à la tombe de ces deux explorateurs qui ont payé de leur vie un moment de folie et qui reposent là-bas au pied d'un arbre sous des tombes entretenues. C'était le 10 juillet 1909, exactement 10 ans après leur mort. C'était jour de marché à Mazirgui. Je ne crois pas que le paysage se soit beaucoup modifié depuis cette date et que le marché de ce jour-là diffère beaucoup de celui qui a pu se tenir la veille de la mort de Voulet. Les progrès de la civilisation ne pénètrent pas vite au centre de l'Afrique.

Nous arrivons à Zinder la veille du 14 Juillet.

Le poste est installé au milieu d'un amas de roches granitiques, à côté de l'ancienne maison de Malam-Yaro. Ce Malam-Yaro est un commerçant arabe, fort riche, installé depuis de longues années à Zinder avec quelques-uns de ses compatriotes. Il était le banquier et le fournisseur du Sultan, en beaux tapis, en selles, en armes damasquinées. On le payait en plumes d'autruches, en ivoire, en esclaves, en eunuques qu'il expédiait à Tripoli. Dès l'arrivée à Zinder du Capitaine Joallaud, en 1899, avec les restes de la mission Voulet, il fut pour nous un auxiliaire précieux. C'est lui qui assura le ravitaillement de la mission et lui permit de continuer sa marche vers le Tchad. Il rendit quelques mois après le même service à la mission Fourreau-Lamy.

La maison de cet ancien intendant du Sultan, sert encore actuellement de logement au Commandant du Cercle, elle se trouvait à mi-distance entre Damagara, résidence ancienne du Sultan, de sa suite et de ses fadouas, ville entourée d'un rempart crénelé de 10 mètres de large et de 5 à 6 kilomètres de pourtour et Zengou, village commerçant, ouvert.

Depuis l'exil du Sultan, le Birni, la ville fortifiée a perdu de son importance. L'enceinte subsiste, avec ses créneaux et son chemin de ronde, il reste encore des vestiges importants du palais du Sultan ; sur la place du marché il en voit encore les ergastules, où l'on retenait enfermés les malheureux captifs en attendant la vente, mais il y a quantité de cases abandonnées et les remparts protègent beaucoup de terrains vagues.

Le Zengou, village ouvert, a pris de l'importance, c'est une grosse agglomération où se tient chaque jour un marché animé. Plusieurs maisons de commerce Arabes, avec des relations suivies avec Kano et Tripoli, y ont leurs sièges. C'est un point de transit important, presque un centre industriel. On trouve au Zengou, nombre d'artisans, mais aucune industrie.

Ces artisans ne fabriquent pas à l'avance pour la vente, mais uniquement pour satisfaire aux besoins immédiats du client, qui fournit souvent la matière première.

Nous sommes en plein moyen-âge, quant à l'organisation du travail. Chaque métier se transmet de père en fils, avec ses procédés immuables et ses secrets, tous les artisans d'un même

métier constituent une corporation très fermée, presque une race à part.

A Zinder, il y a surtout des tanneurs et des bourrelliers qui travaillent fort bien le cuir. Ils confectionnent avec le filali, peaux de moutons tannées et teintes, quantité de jolis objets, coussins, gaines pour fusils, fourreaux d'épées, sacoches, sandales, porte-korans, porte-monnaie, selles pour chevaux et chameaux, ornements pour chevaux, etc.

On trouve aussi des forgerons habiles, des vanniers, des tisserands.

Les indigènes fabriquent avec le fibre du palmier des nattes très fines, ils sculptent avec goût leurs Calebasses et tissent les objets en sparterie.

Je crois que nous avons un peu négligé ces professionnels, gens de métier, qui nous auraient rendu de grands services. Beaucoup ont émigré et sont maintenant à Kano, en Nigéria Anglaise où s'approvisionnent tous les colporteurs de l'Afrique.

D'ailleurs ces artisans sont essentiellement nomades. Ils s'installent sur la place du marché avec leurs outils et quelques matières premières. Les forgerons aiguisent et réparent les instruments agricoles que leur apportent les paysans d'alentours. Les selliers font les réparations au harnachement, un peu plus loin un artiste sculpte une calebasse et un maréchal fait la corne à un bœuf ou à un cheval.

Mais si un propriétaire des environs a besoin d'un instrument neuf, d'une selle ou d'une paire de bottes, il lui faut engager l'ouvrier, l'emmener chez lui. Là il lui assure sa subsistance et lui procure la matière première. Une fois le travail terminé, l'artisan s'en va au marché voisin, chercher du travail et un nouvel engagement.

Les chefs de villages, les notables de Damagara et de Zengou ont répondu en grand nombre à l'invitation du Commandant de la région. Le matin du 14 juillet, la place d'Armes qui s'étend devant le poste est couverte d'une foule bariolée de piétons et de cavaliers. Chaque personnage important, sur un cheval richement harnaché, couvert de ses plus beaux boubous, parfumé, est le centre d'un groupe de cavaliers un peu plus modestes, entourés eux-mêmes d'une foule de piétons assez déguc-nillés, qui circulent sans crainte au milieu des chevaux.

Si c'est réellement un grand et riche chef, il est précédé de musiciens, cavaliers qui soufflent à intervalles réguliers dans de grandes trompes en cuivre, tambourineurs également montés qui frappent sans interruption sur leurs tambours. Mêlés à la foule des piétons, quelques joueurs de flûte, accompagnés de tambours font un vacarme infernal.

La masse entière se déplace à la fois, quelque soit l'allure des chevaux, les piétons s'accrochent à la queue des coursiers, si ceux-ci prennent le galop.

La petite garnison de Zinder, 12 européens, officiers ou sous-officiers, 40 tirailleurs sénégalais, 20 hommes à cheval,

paraît toute petite à côté de cette masse bariolée bruyante d'hommes et de chevaux.

Elle suffit cependant, grâce au prestige qu'a encore le blanc dans ces pays éloignés. Il ne vient à l'idée d'aucun de ces fadaonas du Sultan, chefs autrefois puissants et obéis, de discuter l'autorité du Commandant de région.

Il est à souhaiter que cet état d'esprit dure car Zinder n'est pas un point avancé. Il y a, à 1500 kilomètres plus à l'Est des postes perdus où la disproportion des forces est aussi marquée.

Après la revue, distribution de cadeaux aux personnages influents, de mil à tout le monde, chevaux, cavaliers et piétons.

Pendant que la population indigène s'amuse bruyamment comme aux plus beaux jours de son indépendance, j'irai avant de terminer saluer la tombe du lieutenant du Génie Cazemajou, assassiné avec son interprète, en 1881, au Birni, et puis celle du caporal armurier Poret, un de mes compagnons de voyage, mort à Zinder, en souhaitant ardemment qu'ils reposent toujours en terre Française.

Lorient, le 12 Septembre 1911.

LAURENT.

65137